Abend-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 16.) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Breslau bei Emil Kabath.

Posener Zeitung.

Neunundsiebzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M. Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien bei G. L. Daube & Co. — Haasenstein & Vogler, — Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank."

Nr. 348.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Freitag, 19. Mai

(Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Vom Landtage.

7. Sitzung des Herrenhauses. (Schluß.)

Berlin, 18. Mai. Im Fortgang der ersten Berathung der Eisenbahnvorlage ergriff nach der mitgetheilten Rede des Herrn v. Kleist-Retzow das Wort

Fürst Bismarck: Der Vorredner hat sich, wie das ja auch an anderen Orten und außerhalb der parlamentarischen Versammlungen geschehen ist, die Bekämpfung der Vorlage dadurch erleichtert, daß er ihr eine Bedeutung und Tragweite gegeben, die sie in dem Wortlaut, wie er vorliegt, überhaupt nicht hat. Ich will seine hauptsächlichsten Einwände und Vorwürfe der Reihe nach durchgehen und mit dem letzten beginnen. Die Sorge, daß die ärmeren Landestheile in Zukunft von Seiten des Reichs die Pflege nicht haben werden, die sie bisher von Seiten Preußens gehabt, wie der Vorredner wenigstens in Bezug auf Pommern erklärte, kann ich nicht anerkennen. Das glaube ich auch nicht, daß das Reich sich dazu verpflichten wird, das ist doch gar nicht seine Aufgabe: warum aber der preußische Staat in seiner Gesammtheit nicht späterhin, wenn er die Nothwendigkeit und Nützlichkeit davon einsieht, für seine ärmeren Landestheile dieselbe Fürsorge aus dem gemeinschaftlichen Säckel aller Provinzen haben sollte, die er bisher gehabt hat. Warum er an einem Nothstande, der etwa auf einzelnen Landestheilen ruht, nicht ebenso bereitwillig ferner abhelfen sollte, das sehe ich nicht ein. Was hat denn das mit dieser Vorlage zu thun? Das bleibt dem preußischen Staate ganz unbenommen. Der Vorredner wünschte, daß der preußische Staat selbst diejenige Ausbildung des Eisenbahnaufsichtsrechts in die Hand nehme, die wir dem Reiche zuführen wollen. Ich kann nicht recht ersehen, wie er dem gegenüber das Argument des Mißtrauens hat in die Schranke führen können, von dem die übrigen Bundesstaaten Preußen gegenüber erfüllt sein würden, wenn die preußischen Eisenbahnen in den Händen des Reichs wären. Dieses Mißtrauen würde ja viel stärker berechtigt sein, wenn der ganze gewichtige Eisenbahn-Komplex einer solchen Basis von starkem Einfluß ausschließlich in den Händen Preußens bliebe und dort so benützt und ausgebeutet würde im einseitigen preußischen Interesse, wie es das Reich eigentlich niemals könnte. Denn das ist ja das Eigenthümliche der Reichsverwaltung, daß dort gerade die Regierungen, deren Mißtrauen der Vorredner fürchtete, das Recht haben mitzureden und mitzuwirken über die Gesetze des Eisenbahnwesens und des Tarifwesens, und die also diese Mitwirkung sehr gut dazu benutzen können, eine solche Reichseisenbahnpolitik, wie ihre eigenen und partikularen Interessen schädigen würde, zu verhindern und öffentlich zu diskutiren, während, wenn diese Schädigung und Einengung von Preußen als Bundesstaat ausschließlich ohne das Reich ausginge, gar nicht zu sehen wäre, was für ein Hilfsmittel sie dagegen hätten. Eine Beschwerde wegen Mißbrauchs der Souveränität Preußens an den Bundesrath würde schwerlich helfen. Also ein Mißtrauen würde viel leichter und stärker sich entwickeln müssen, wenn wir die Mittel zur Abhilfe des gegenwärtigen Zustandes der Dinge, über deren Nothwendigkeit doch die Meisten einig sind, auf dem Wege des Großpreußenthums ergreifen, als wenn wir sie auf dem Wege der Reichspolitik und unter dem Einfluß unserer Bundesgenossen im Reiche anwenden wollten. Ich kann die Theorie, die der Vorredner darüber durch die Bezeichnung eines Großpreußenthums entwickelte, nicht in Schutz nehmen. Es ist das ja gerade das, was ich vermeiden wollte, daß ein einzelner Bundesstaat, der schon hervorragt durch seine Ausdehnung und durch die Thatsache, daß sein Souverän zugleich der Kaiser ist, durch seine geographische Lage genöthigt, die Konsolidation der Eisenbahnverhältnisse im Verein mit einer kleinen Anzahl deutscher Bundesstaaten zu suchen, durch diese Konsolidation nun wieder ein neues Uebergewicht im Reiche erhält. Ich würde damit nicht glauben, die mir obliegenden Pflichten zur Durchführung der Reichsverfassung, zur Herstellung einer richtigen und einheitlichen Reichseisenbahnaufsicht zu erfüllen, sondern ich würde dazu beitragen, die Mittel in verstärktem Maße in die Hand der preußischen Regierung zu legen und den Widerspruch und das Mißverhältniß gegen die Reichsverfassung, welches heute darin besteht, daß die preußischen partikularen Eisenbahninteressen mächtiger sind, als der Einfluß des Reiches, diese der Verfassung entgegenstehende Situation würde ich dadurch wesentlich verschärfen.

Der Vorredner hat dann befürchtet, daß das Reich in diesen Eisenbahnen einen Besitz erwerben werde, dessen Rentabilität von Jahr zu Jahr mehr zurückgeht, und daß der allgemeine Rentenrückgang dann für Preußen zu befürchten sei. Ja diese Befürchtung ist auch wohl hauptsächlich geknüpft an die Uebertreibung der Bedeutung der Vorlage, an die Voraussetzung, als wollten wir die gesammten Eisenbahnen des Reiches erwerben; denn wenn diese durch die Vorlage in keiner Weise gerechtfertigte Voraussetzung nicht herbeigebracht wäre, so würde sich der Vorredner doch selbst den Einwand haben machen müssen, daß die Gefahr dieses Rentenrückganges von Preußen in Bezug auf seine Staatsbahnen, vom Reiche in Bezug auf seine Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen so wie so getragen werden müßte. Er hat dabei ganz besonders seine Fürsorge für Preußen akzentuirt und betont, daß das dabei leiden würde; ich würde es natürlicher gefunden haben, wenn er als Advokat der übrigen Bundesstaaten aufgetreten wäre, indem er gesagt hätte, daß es ungerecht sei, daß diese in den für Preußen vermöge seines großen Eisenbahnbesitzes naturgemäß bevorstehenden Verlust an Renten mit hineingezogen würden. Aber daß eben Preußen in dem naturgemäß bevorstehenden Verlust durch den Uebergang der Eisenbahnen stärker geschädigt werden sollte, als ohne denselben, kann ich nicht einsehen. Daß die Rentabilität der Eisenbahnen stetig rückschreitet, ist ja eine bekannte Thatsache, die sich in allen Ländern beobachten läßt, nicht blos bei uns. Es ist das eine natürliche Folge des fortdauernden Abbaues der Hypothenuse zu den beiden Katheten und der Vervielfältigung der Linien zwischen zwei Punkten. Es ist ein Irrthum, daß die Konkurrenz in Eisenbahnlinien die Frachten wohlfeiler macht. Es haben ja darüber in England sehr lehrreiche Berechnungen stattgefunden, die zeigten, daß mit der Vermehrung von einer Eisenbahnlinie zwischen zwei großen Orten, auf deren zwei, resp. drei der Frachtsatz in dem Verhältniß von 17 zu 22 resp. 28 stieg. Solche Verhältnisse wiederholen sich überall. Sie bewirken das, was mir ein Engländer früher einmal mittheilte: es werden die Eisenbahnen so lange vermehrt werden, bis keine von ihnen über zwei Prozent bringt. Das fühlen auch am meisten die Aktionäre der Privatbahnen und ich glaube, daß von Seiten dieser der Widerstand gegen den Uebergang der Bahn an das Reich ein sehr geringer sein wird. Die Aktionäre, die in einer anderen Lage sind, wie die Direktionen, werden wohl zum größten Theile froh sein, eine ständig zurückgehende Rente, wenn ihnen ein annehmbarer Preis geboten wird, los zu sein, die Direktionen dagegen sind in einer Lage, die ihnen keine Gesetzgebung der Welt ersetzen kann. Das sind organisch mächtige Gebilde, wie sie sich allmälig herausgestellt haben mit einem Einkommen an Tantiemen und sonstigen berechtigten Emolumenten, wie sie in einzelnen Fällen doch auch die Botschafter nicht bekommen, die höchst bezahlten Beamten bei uns. Sie haben daneben eine sehr große Klientel, eine sehr erhebliche Machtstellung im Staate und dann die ungeheuren Vortheile, die die Verbindung von Eisenbahndirektionen mit den Direktionen anderer Industrieunternehmungen, Banken, Hütten und Bergwerken gewährt. Das sind ja alles berechtigte Vortheile und diese können durch keine Gesetzgebung ersetzt werden. Der Vorredner hat weiter gesagt, daß der Versuch noch nicht gemacht sei, einen so großen Komplex von Eisenbahnen in einer Hand zu bewirthschaften. Nun, was diese Vorlage betrifft, so ist ja derselbe Versuch toto die bereits gemacht durch die preußische Regierung, welche nun diesen Komplex an das Reich übergeben soll. Ob das Reich und wie weit es diesen Komplex nachher vergrößern will, das haben wir hier nicht zu erörtern, das wird das Reich beschließen, wenn es sich überzeugt haben wird, daß es im Stande ist einen so großen Komplex zu bewirthschaften, ihm etwa eine ähnliche Einrichtung zu geben wie bei der Post, die auch bei uns heut zu Tage eine größere Ausdehnung und umfassendere Verbreitung hat, von der wir uns in unserer Jugend bei der Einrichtung, die wir damals mit der Nagler'schen Post bezeichneten und die wir noch dazu damals für eine höchst glänzende hielten, kaum etwas träumen ließen, und bei der wir doch heute alle der Meinung sind, daß hier eine ebenso ausgedehnte wie vollkommene und vorzügliche Entwickelung bereits vorhanden ist. Ich glaube, daß das Personal der Eisenbahnbeamten, die jetzt zu übernehmen sein werden, das der Postbeamten doch um wenig mehr als etwa 30 bis 50 Prozent übersteigen würde, ich kann mich in diesen Ziffern irren, glaube es aber nicht; und wenn in andern Ländern bisher ein so großer Verwaltungskomplex nicht existirt, kann uns doch eine Umschau der Eisenbahnverhältnisse anderer Länder überzeugen, daß kein anderes Reich vor einem solchen Schritt zurückschreckt, daß sie im Gegentheil alle dasselbe Ziel erstreben, dadurch, daß sie sich ein Heimfallsrecht für sämmtliche Bahnen stipulirt haben, und daß namentlich das französische Eisenbahnsystem keine Konzession giebt, die nicht nach 90 Jahren einziehbar ist und an den Staat fällt; und ebenso ist es in Oesterreich und wahrscheinlich auch in Italien. Sie alle betrachten den Zustand, den der Vorredner fürchtet, als etwas zu erstrebendes, was sie sich durch die Gesetzgebung sichern wollten. Das einzige Land, das in dieser Beziehung von den größeren europäischen Reichen gar keine Vorkehrung getroffen hat, ist bekanntlich England, und da sind mir von sehr einflußreichen und bedeutenden Staatsmännern mancherlei Besorgnisse und das lebhafte Bedauern über diese Situation ausgesprochen worden. Ein englischer Staatsmann hat mir gesagt: bei uns ist leider zu befürchten, daß es schon zu spät sei, den Uebergang der Privat-Eisenbahnen in die Hände des Staates zu bewirken. Von der Nothwendigkeit, von der Nützlichkeit dieses Schrittes sind wir ja Alle überzeugt, wir glauben nur deshalb nicht, ihn ausführen zu können, weil die Macht der Gesellschaftsdirektoren in diesem Augenblicke noch zu stark ist, als daß er ohne alle Verfassungsverletzung durchgeführt werden könnte; das Interesse daran würde aber für so wichtig gehalten, wie mir gesagt worden ist, daß, als vor wenigen Jahren die wenigen aber sehr mächtigen Bahngesellschaften, in welche die Masse der englischen Unternehmungen sich allmälig konsolidirt hatte, es unternehmen wollten, sich zu einer einzigen Gesellschaft zusammenzuschmelzen und an ihre Spitze einen einzigen Direktor zu stellen, gewissermaßen einen Eisenbahnkönig, die Regierung doch die Gefahr für das Staatswohl für so groß hielt, daß sie durch die Drohung, sie werde selbst verfassungsmäßig bedenkliche Mittel nicht scheuen, da sie glaube, das englische Volk auf ihrer Seite zu haben, um diesen Plan zu verhindern, es durchgesetzt hat, daß die beabsichtigte Fusion unterblieb. Daß also eine so eminent praktische, auf die freiheitliche Entwickelung jedes mit der Sicherheit des Staates verträglichen Unternehmens so eifersüchtige Nation, wie die englische, daß auch sie dieselbe Ueberzeugung hatte, und man sich dort nicht fürchtet vor der kolossalen Aufgabe, sämmtliche englischen Eisenbahnen in Regierungsverwaltung zu nehmen, das zeigt doch, daß unser Unternehmen, hier nicht ein so ungeheures und aufregendes ist, wenigstens nicht im Auslande dafür gehalten wird, wie der Vorredner es darstellt.

Am allermeisten hat mich überrascht, was der Vorredner über die Verfassungswidrigkeit der Vorlage gesagt hat, während ich gerade geglaubt habe, als verantwortlicher Beamter für die Ausführung der betreffenden Paragraphen der Reichsverfassung Sorge zu tragen. Der Vorredner schien der Meinung zu sein, daß man diesen Weg nur einschlagen dürfe, wenn überhaupt kein anderer möglich sei; ich aber muß entschieden den Nachweis der Verfassungswidrigkeit gerade dieses Weges fordern; aber das möchte ihm wohl schwer sein und es würde ihm auch nicht gelingen, da ja das Reich bereits einen Eisenbahnkomplex besitzt und vollständig befugt ist, denselben zu erweitern, wenn seine Organe im Interesse des Verkehrs oder des öffentlichen Wohls es für nothwendig halten. Wenn der Vorredner meint, daß die Eisenbahnfrage in die größten Interessen des Volkes tief einschneide, so ist dies bei den Maßregeln des Reichs für die öffentliche Sicherheit noch in bedeutend erhöhtem Maße der Fall und trotzdem wird Niemand dieselben für verfassungswidrig halten. Im Uebrigen würde ich eigentlich nach dem Eingange der Rede des Vorredners vermuthet haben, daß derselbe für die Vorlage stimmen würde und ich war zu der Ansicht gekommen, daß ich mich in der Rednerliste geirrt und daß sich Herr Hasselbach gegen, Herr v. Kleist-Retzow für die Vorlage hätte eintragen lassen. (Heiterkeit.) Obschon ich keine Aussicht habe, Sie, wie Sie über die Vorlage stimmen, durch meine Argumente zu überzeugen, so glaube ich doch, ist es eine dankenswerthe Aufgabe, dem Herrn Hasselbach seinen schweren Entschluß, für die Vorlage zu stimmen, in etwas zu erleichtern, indem ich zwei Gründe, die er dagegen geltend gemacht, etwas näher beleuchte. Das betrifft namentlich die Sorge, daß Beschwerden über Eisenbahnmißbräuche, die jetzt schon ziemlich schwer zu verfolgen wären, nach dem Uebergang auf das Reich gar nicht mehr auf Erfolg zu rechnen hätten. Einmal ist alles, was die Reichsgesetze berührt, dem Forum des Reichstags zugänglich, was eine Staatsverwaltung doch viel mehr zu berücksichtigen hat, als eine Privatbahn dies nöthig hat, und andererseits haben wir ja ein Präzedenz in der Reichspostverwaltung. Ich glaube, der Vorredner wird mir in dem Zeugniß beistimmen, daß diese Verwaltung energisch Beschwerden untersucht, und wenn sie begründet sind, Abhilfe schafft. Weshalb sollte es nicht gelingen, in der Reichsverwaltung eine ähnliche Eisenbahnverwaltung, eine Eisenbahn-Karriere und ein Eisenbahn-Ressort zu schaffen. Ich halte es überhaupt für einen Fehler der jetzigen Eisenbahn-Verwaltungen, daß sie meistens nicht fachmäßige Beamten haben, die nach dem Verlassen der Schule so zu sagen Eisenbahnstudien auf einer Universität oder polytechnischen Lehranstalt machen. Wenn man betont, daß durch den Uebergang preußische Interessen verletzt werden könnten, so wird dies sich ja vermeiden lassen, und wenn dies nicht von mir geschehen sollte, so wird es von dem Finanzminister mit größter Energie, Bestimmtheit und Festigkeit vertreten werden. Sollte dies aber nach Ihrer Meinung nicht begründet sein, so sind Sie vollständig in der Lage, den Vertrag zu verwerfen. Ich halte es nicht für nothwendig, auf unsere prinzipielle Stellung einzugehen; die ist ja vom Handelsminister betont und öffentlich genügend diskutirt worden, so daß ich nichts Neues anführen könnte, und das möchte ich noch dem Grafen v. d. Lippe sagen, daß es uns absolut fern liegt, irgend eine Pression auf den Bundesrath oder Reichstag üben zu wollen, indem wir die Frage zuerst im Landtag zur Verhandlung bringen. Aber Diejenigen, die im Bundestage und Reichstage selbst sitzen, diese Gegner glauben das garnicht, die sind so furchtsam garnicht. Was sollte sich auch der Bundesrath etwa machen aus einem Beschlusse des Herrenhauses oder des Abgeordnetenhauses, es kann ihm ja vollständig gleichgültig sein, wenn er die Politik nicht für richtig hält, so haben ja die Häuser gar kein Mittel, ihn zu zwingen. Noch viel thörichter wäre ein solcher Versuch der Regierung gegenüber dem Reichstage, wo zum großen Theile dieselben Personen vertreten sind, wie im preußischen Landtage, wo die leitenden Elemente im Wesentlichen identisch sind, und die Idee, den Reichstag mit dem preußischen Landtage zu vergewaltigen, zu ängstigen, ich glaube kaum, daß dies im Reichstage von irgend Jemand ernsthaft genommen werden wird; daß der Herr Vorredner selber, wie er sie vorbrachte, sie ernsthaft genommen hat, davon bin ich bei seinem Charakter überzeugt.

Die Generaldiskussion wird hierauf geschlossen. In der Spezialdebatte zu § 1: „Die Staatsregierung ist ermächtigt, mit dem deutschen Reiche Verträge abzuschließen, durch welche 1) die gesammten im Bau oder Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen nebst allem Zubehör und allen hinsichtlich des Baues oder Betriebes von Staatseisenbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem deutschen Reiche übertragen werden; 2) alle Befugnisse des Staates bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen an das deutsche Reich übertragen werden; 3) im gleichen Umfange alle sonstigen dem Staate an Eisenbahnen zustehenben Antheils- und anderweiten Vermögensrechte — gegen angemessene Entschädigung — an das deutsche Reich abgetreten werden; 4) ebenso alle Verpflichtungen des Staates bezüglich der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen vom deutschen Reiche gegen angemessene Vergütung übernommen werden" wird die Vorlage vom Grafen Rittberg nochmals zur Annahme empfohlen, während Herr Wilckens statt der Uebertragung des Eigenthums die Uebertragung der Administration der preußischen Staatsbahnen auf das Reich befürwortet. v. Kleist-Retzow vermißt eine Auskunft darüber, ob die Eisenbahnsteuer künftig an das Reich oder an Preußen gezahlt werden solle. Handelsminister Achenbach erwidert, daß die Entscheidung darüber noch offen gehalten sei. Graf Udo zu Stolberg wünscht Auskunft, ob der Bau der bereits gesetzlich genehmigten Bahnen vom Reiche oder von Preußen ausgeführt werden würde. Der Handelsminister entgegnet, dies würde vom Zeitpunkt des Uebergangs abhängen.

In namentlicher Abstimmung wird hierauf der § 1 mit 57 gegen 26 Stimmen angenommen. Zu den Gegnern der Vorlage gehören Gobbin, Haußmann, Wilckens u. A.; dafür stimmen u. A. Hobrecht, Fürst zu Putbus, Prinz Radziwill; 3 Mitglieder (Mevissen, Teßmann und Toosbuy) haben sich der Abstimmung enthalten.

§ 2 und der ganze Gesetzentwurf wird ohne Debatte genehmigt.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Einverleibung Lauenburgs, wird hierauf auf den Vorschlag des Grafen Rittberg en bloc angenommen.

Schluß 3½ Uhr. Nächste Sitzung: Freitag 11 Uhr. (Zahlreiche kleinere Gesetzentwürfe.)

Staats- und Volkswirthschaft.

** **Berlin**, 18. Mai. Wochen-Uebersicht der Reichsbank vom 15. Mai.

Aktiva.

1) Metallbest (der Bestand an coursfähigem deutschen Gelde und an Gold in Barren oder ausländ. Münzen) das Pfund fein zu 1392 Mk. berechnet	Mk.	546,499,000	Zun.	11,995,000
2) Bestand an Reichskassenscheinen	„	42,413,000	Abn.	46,000
3) Bestand an Noten anderer Banken	„	16,375,000	Zun.	3,615,000
4) Bestand an Wechseln	„	351,606,000	Abn.	17,863,000
5) Bestand an Lombardforderungen	„	47,755,000	Abn.	1,106,000
6) Bestand an Effekten	„	67,000	Zun.	17,000
7) Bestand an sonstigen Aktiven	„	34,251,000	Zun.	365,000

Passiva.

8) das Grundkapital	Mk.	119,996,000	Zun.	6,000
9) der Reservefonds	„	12,000,000	unverändert.	
10) der Betrag der umlaufenden Noten	„	659,758,000	Abn.	5,834,000
11) die sonstigen täglich fäll. Verbindlichkeiten	„	159,770,000	Zun.	4,722,000
12) die an eine Kündigungsfrist gebundenen Verbindlichkeiten	„	74,321,000	Abn.	1,514,000
13) die sonstigen Passiva	„	876,000	Abn.	100,000

Die Reichsbank hat, wie bereits telegraphisch gemeldet, den Diskont für Wechsel von 4 auf 3½ und den Lombardzinsfuß von 5 auf 4½ pCt. heruntergesetzt. Bei dieser Nachricht fällt zunächst die Thatsache auf, daß man, im Gegensatz zu jahrelang bewahrten Traditionen, mit dem Wechseldiskont unter jene Ziffer (4 pCt.) heruntergegangen ist, welche für die Preußische Bank die Minimalgrenze des Zinsfußes war. Die erweiterte Wirksamkeit des Instituts, die sich jetzt über ganz Deutschland erstreckt, die Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der anderen Gold-Zentren, die für die Bank seit der Einführung der Goldwährung in Deutschland zur Nothwendigkeit geworden ist, endlich der so überaus billige Privatdiskont, welcher seit Monaten auf dem deutschen Markt besteht, mögen die Verwaltung der Reichsbank veranlaßt haben, mit dem alten Prinzip zu brechen. Daß die thatsächlichen Verhältnisse eine Diskontermäßigung vollauf rechtfertigen, ist allgemein bekannt, und der vorliegende Ausweis der Reichsbank pro 15. Mai giebt hierfür einen neuen Beweis, insofern er eine weitere beträchtliche Abnahme der Anlagen konstatirt. Die Baarbestände der Bank im Sinne des Reichsbankgesetzes sind in der letzten Woche auf 605,287,000 M. angewachsen, während die umlaufenden Noten sich auf 659,758,000 M. ermäßigt haben, so daß der ungedeckte Notenumlauf sich zur Zeit auf nicht mehr als 54½ Millionen Mark stellt, während die Notenreserve sich über 218 Mill. Mark beziffert. Das Wechsel-Portefeuille ist abermals um 17,863,006 M. reduzirt und stellt sich auf 351,606,000 M., eine Ziffer, wie sie seit beinahe Jahresfrist so niedrig nicht dagewesen ist. Die Lombardfor-

derungen haben ebenfalls, und zwar um 1,106,000 M. abgenommen. Eine erfreuliche Entwicklung nimmt der Giro-Verkehr der Reichsbank, für welchen eine Zunahme von 4,722,000 M. zu verzeichnen. Die Position: „täglich fällige Verbindlichkeiten", welche den Giroverkehr mit darstellt, zeigt jetzt die Ziffer von nahezu 160 Millionen Mark. Erwähnen wollen wir noch, daß das Grundkapital der Gesellschaft gegenwärtig bis auf 6000 M. vollgezahlt ist.

** **Chemnitz**, 17. Mai. [Produkten-Börsenbericht von Hermann Jastrow.] Wetter: milde. Weizen behauptet, gelber 210—230 M., weißer 225—240 Mark, Roggen unverändert, inländischer 180—187 M., fremder 165—175 Mark, Gerste nominell, 170—190 M., Hafer matter, 160—170 M., Mais 130—135 M., Erbsen, Mehl- und Futter- —, pr. 1000 Kilo.

Weizenmehl Nr. 00 34,50 M., Nr. 0 32,50 M, Nr. 1 29,50 M., Roggenmehl Nr. 0 26,50 M., Nr. 1 25,50 M. pr. 100 Kilo.

** **Paris**, 18. Mai. Bankausweis.

Zunahme.	
Baarvorrath	18,140,000 Frcs.
Portefeuille der Hauptbank und der Filialen .	2,442,000 „
Guthaben des Staatsschatzes.	5,154,000 „
Laufende Rechnungen der Privaten . . .	14,688,000 „
Abnahme.	
Schuld des Staatsschatzes	25,063,000 „
Gesammt-Vorschüsse	821,000 „
Notenumlauf	4,966,000 „

** **London** 11. Mai. Bankausweis.

Totalreserve	13,662,419	Abnahme	1,599	Pfd. Sterl.
Notenumlauf	27,902,930	Abnahme	60,905	„
Baarvorrath	26,565,349	Zunahme	237,496	„
Portefeuille	17,223,912	Abnahme	750,562	„
Guth. der Priv.	20,271,749	Zunahme	39,325	„
do. des Staats	7,174,782	Abnahme	485,529	„
Notenreserve	12,868,905	Zunahme	332,485	„
Regierungs-sicherheiten	14,545,365		unveränd.	„

Prozentverhältniß der Reserve zu den Passiven: 49[1] pCt.
Clearinghouse-Umsatz 105 Mill., gegen die entsprechende Woche des Vorjahres Abnahme 15 Mill.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Julius Wasner in Posen.
Für das Folgende übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Telegraphische Nachrichten.

Bern, 18. Mai. Der hiesige große Rath hat den Fürsprech Sahli zum Präsidenten, den Fürsprech Michel (Interlaken) und den Nationalrath Scheurer (Sumiswald) zu Vizepräsidenten gewählt. Zum Regierungspräsidenten wurde Rohr gewählt.

Aarau, 17. Mai. Der große Rath des Kantons Aargau hat gestern die Aufhebung der Nonnenklöster in Hermetschwyl und Gnadenthal, und heute die des Stiftes St. Verena in Zurzach beschlossen und zwar letztere mit 81 gegen 47 Stimmen.

Versailles, 18. Mai. Im weiteren Verlaufe der gestrigen Sitzung der Deputirtenkammer wurde die Berathung der Amnestievorlage fortgesetzt und die Generaldiskussion beendet. — Die Deputirtenkammer setzte heute die Berathung der Amnestievorlage fort. Der Antrag Raspail's auf Ertheilung einer vollständigen Amnestie wurde mit 394 gegen 52 Stimmen abgelehnt. Die Rede Raspail's, in der er seinen Antrag auf volle Amnestie für alle politischen und Preßvergehen begründete und die Mitglieder der Kommune zu rechtfertigen suchte, war von zahlreichen Unterbrechungen begleitet.

London, 18. Mai. Nach aus Kingston auf Jamaika eingetroffenen Nachrichten vom 16. d. ist General Salomon in Les Cayes zum provisorischen Diktator von Hayti ausgerufen worden.

Kopenhagen, 18. Mai. Das Folkething beschloß heute, ein Komite zu wählen, welches mit der Regierung über eine andere, von der Regierungsvorlage abweichende Basis für die Verhandlungen in der Befestigungsfrage unterhandeln soll. Der Führer der Opposition wies darauf hin, daß eine Aenderung des Systems die nothwendige Konsequenz der neuen Wahlen sei. Der Konseil-Präsident erklärte, die Regierung suche nach einem Uebereinkommen, bevor sie die Angelegenheit fallen lasse. Die Minister würden zurücktreten, wenn andere Männer im Stande sein sollten, die nothwendigen Vertheidigungsmaßregeln herbeizuführen.

Pest, 19. Mai. Der Budgetausschuß der österreichischen Delegation nahm mit unwesentlichen Abstrichen das Ordinarium und Extraordinarium des Marinebudgets an, das nur die Post betreffende Kasemattschiff „Drache" streichend.

Versailles, 18. Mai. In der Deputirtenkammer beschuldigte Minister Dufaure die Radikalen, die Kommune rehabilitirt zu haben, trat für die Nationalversammlung und Thiers ein, die Frankreich gerettet hätten, und erklärte sich gegen jede Amnestie. Wenn die Kammer den Vertrauensbeweis, den er damit fordere, versage, so werde es nöthig, nach anderen Ministern sich umzusehen. Die Regierung werde nur diejenigen begnadigen, welche Reue zu erkennen geben. Die Rede wurde sehr beifällig aufgenommmen. Der Antrag Marcous, wonach gemeine Verbrecher, auf die Kommune bezüglich, amnestirt werden sollten, wird gleichfalls abgelehnt.

Neapel, 19. Mai. Die Panzerschiffe „Ancona", „Castelfidardo" und „Conte-Verde" sind nach Taranto abgegangen.

London, 19. Mai. Im Oberhaus theilte Lord Derby mit, daß die Pforte betreffs des Konsulmordes in Salonichi durchaus entsprechende Absichten zu erkennen gegeben und Alles gethan habe, um die Bestrafung der Schuldigen zu sichern und für das Geschehene Entschädigung zu leisten. In Folge der Mittheilungen des Botschafters in Konstantinopel wurde das englische Geschwader angewiesen, nach der Besika-Bay (in der asiatischen Türkei, am sigäischen Vorgebirge,) sich zu begeben. Die unter der muselmännischen Bevölkerung Konstantinopels hervorgetretene Aufregung habe merklich abgenommen.

Konstantinopel, 19. Mai. Die Kommissare der Pforte in Salonichi melden: Heute fand die Beerdigung der beiden Konsuln mit großer Feierlichkeit und unter vollkommenster Ruhe stattt.

Athen, 19. Mai. Aus Kreta wird gemeldet, daß eine Volksversammlung Kretas dem Gouverneur erklärt habe, daß sie auf Ausführung der von Ali Pascha versprochenen Reformen bestände.

Angekommene Fremde

19. Mai.

Buckow's Hotel de Rome. Amtsräthin Frau Klug nebst Tochter a. Mrowino. Hauptmann Tauscher a. Sperling. Die Kaufleute Lasse und Fichtner a. Leipzig, Glückstadt a. Hamburg, Herzog a. Hannover, Völsch a. Gera, Rothenberg a. Stuttgart, Diedhold aus Erfurt, Heine a. Waldenburg, Brendt a. Pforzheim, Wagner aus Berlin.

Mylius' Hotel de Dresde. Rittergutsbesitzer Frau Kaskel a. Czelino. Gymnasiallehrer Büttner und Frau a. Meseritz. Königl. Hoflieferant Schacher a. Breslau. Die Kaufleute Boehms, Hauser, J. Salinger, Seemann, Wolf, Baerwald, J. Silberstein, Nauenberg u. Lohse a. Berlin, Morgenstern a. Warschau, A. Winkler a. Breslau, Katz a. Leipzig, Friedemann und Tochter a. Bremen, Gottschalk a. Hamburg, Hirschy a. Frankfurt a. M., Lentz und Klein a. Stettin. Rentner Christiaens a. Schleswig und Langner a. Hagen. Fabrikant Wendland a. Dortmund.

Hotel de Berlin. Kupferschmied Markus a. Kalisch. Billard-Fabrikant Zattlasch a. Berlin. Posthalter Morgenstern a. Mur.-Goslin. Mühlenbesitzer Friedländer a. Constadt. Schauspielerin Frl. Nath a. Berlin.

Scharffenbergs Hotel. Die Kaufleute Cohn und Weber a. Breslau, Beer und Mendelsohn a. Berlin, Lange a. Königsberg. Inspektor Oelschlegel a. Berlin. Ingenieur Saupe a. Zwickau. Fabrikant Goldbeck a. Breslau. Gymnasialdirektor Vater nebst Frau a. Bromberg.

Stern's Hotel de l'Europe. Die Kaufleute Kraemer a. Hamburg, Loewenberg a. Berlin, Stein a. Dresden, Wolfes aus Königsberg.

Grand Hotel de France. Die Rittergutsbesitzer von Taczanowski a. Slawoszewo, Frau v. Chlapowska a. Karczewo, Graf Bninski a. Gutowy, v. Paliszewski a. Gembice, Frau v. Kurnatowska a. Owinski, v. Wolszleger mit Sohn a. Jwno, Kaufmann Nicolai a. Reppen.

Langner's Hotel Garni. Die Kaufleute Truchlinski aus Goranin, Friedmann a. Hannover, Schlabitz und Frau a. Breslau, Konrad und Alexander Petri a. Liegnitz, Schmidt a. Schroda, Gutsbesitzer Schmidke a. Pommern, Bauunternehmer Scheibe a. Schildberg, Geometer Thilo a. Schroda, Ingenieur Borrmann a. Königsberg, die Rent. Müller a. Berlin, Mehring a. Gnesen.

Börsen-Telegramme.

(Schlußkurse.)

Berlin, den 19. Mai 1876. (Telegr. Agentur.)

		Not. v. 18.			Not. v. 18.
Märkisch-Posen E. A.	21 50	21 25	Landwirthschtl. B.-A.	60 —	60 —
do. Stamm-Prior.	72 —	71 25	Posen.Sprit-Akt. Ges.	— —	— —
Köln-Mindener E. A.	101 10	100 90	Reichsbank	153 75	154 90
Rheinische E. A. . . .	117 10	117 25	Disk. Kommand.-A. .	109 75	111 75
Oberschlesische E. A.	140 —	140 50	Meininger Bank dito.	78 75	78 60
Oestr. Nordwestbahn	216 —	216 —	Schles. Bankverein . .	84 —	83 —
Kronprinz Rudolf.-B.	44 60	44 10	Centralb.f.Ind. u.Hdl.	67 90	68 50
Oesterr. Banknoten	169 40	169 10	Redenhütte	0 75	0 75
Russ.Bod.-Kr.-Pfdbr.	87 10	86 60	Dortmunder Union .	6 40	6 90
Poln. 5proz.Pfandbr.	77 60	77 25	Königs- u. Laurahütte	58 10	58 10
Pos.Provinzial-B.-A.	99 25	99 25	Posener 4pr. Pfandbr.	94 90	94 80
Ostdeutsche B.-A. . .	86 —	86 —			

Berlin den 19. Mai 1876. (Telegr. Agentur.)

		Not. v. 18.			Not. v. 18.
Weizen höher,			Kündig. für Roggen	300	550
Mai	214 50	211 —	Kündig. für Spiritus	130000	300000
Juni-Juli . . .	214 50	211	**Fondsbörse:** schwach.		
Sept.-Okt. . . .	217 50	214 —	Pr. Staatsschuldsch.	94 25	94 25
Roggen höher,			Pos. neue 4% Pfdbr.	94 90	94 80
Mai	160 50	158 —	Posener Rentenbriefe	96 90	96 90
Mai-Juni	160 —	155 50	Franzosen	442 —	448 —
Sept.-Okt. . .	160 50	156 —	Lombarden . . .	119 —	123 50
Rüböl höher,			1860er Loose . . .	98 50	99 —
Mai	65 20	64 60	Italiener	— —	70 75
Sept.-Okt. . . .	65 —	63 60	Amerikaner . . .	99 80	99 90
Spiritus höher,			Oesterreich. Kredit .	224 50	226 —
loko	49 20	48 —	Türken	10 70	10 50
Mai-Juni . . .	49 40	48 60	7½proz. Rumanier .	20 —	19 80
Juni-Juli . . .	49 40	48 50	Poln. Liquid.-Pfandbr.	68 75	68 40
Aug.-Sept. . . .	51 —	50 30	Russische Banknoten	269 30	269 30
Hafer			Oesterr. Silberrente	58 60	58 60
Mai	168 —	167 50	Galizier Eisenbahn	81 50	81 50

Nachbörse: Franzosen 442,50, Kredit 225,00, Lombarden 121,50.

Stettin, den 19. Mai 1876. (Telegr. Agentur.)

		Not. v. 18.			Not v. 18.
Weizen steigend,			**Rüböl** behauptet,		
Mai-Juni . . .	214 —	209 —	Mai	65 —	65 —
Juni-Juli . . .	213 50	211 —	Sept.-Okt. . . .	63 50	63 —
Sept.-Okt. . . .	217	213 —	**Spiritus** animirt,		
Roggen steigend,			loko	48 80	48 40
Mai	150 —	147 —	Mai-Juni . . .	49 —	48 40
Mai-Juni . . .	150 —	147 50	Juni-Juli . . .	49 20	48 40
Sept.-Okt. . . .	155 —	151 —	Juli-August . .	50 —	49 40
Hafer, Mai-Juni	166 —	166 —	**Petroleum**, Herbst	11 90	12 —

Börse zu Posen.

Posen, den 19. Mai 1876. [Amtlicher Börsenbericht.]

Fonds: kein Geschäft.

Roggen. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis 152 Mk. per Mai 152, Mai-Juni 152, Juni-Juli 152, Juli-August 153,50, August-Sept. 156, Herbst —.

Spiritus (mit Faß). Gekündigt 10000 Liter. Kündigungspreis 47,50. per Mai 47,30—47,70, Juni 47,90, Juli 48,40, August 49,10, Sept. 49,40, Oktbr. 49,10. Loko-Spiritus (ohne Faß) 46,90 M.

Posen, den 19. Mai 1876. [Börsenbericht.] Wetter: kalt.

Roggen fest. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis —. per Mai, Mai-Juni u. Juni-Juli 152 bz. u. G., Juli-August 153,50 G., August-Sept. 156 G.

Spiritus sehr fest. Gekündigt 5000 Liter. Kündigungspreis —. per Mai 47,70—80 bz. u. G., Juni 47,90 bz. u. G., Juli 48,20 G., August 48,80 G., Sept. 49,40 B. u. G., Oktbr. 49 bz. u. B. Loko ohne Faß 46,80 G.

Marktbericht der kaufmännischen Vereinigung

Posen, den 19 Mai 1876

	Pro 50 Kilogramm					
	feine Waare.		mittlere Waare.		ordinäre Waare.	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
Weizen . . .	10	40	9	30	8	90
Roggen . . .	8	10	7	80	7	50
Gerste . . .	7	60	7	30	7	00
Hafer . . .	9	50	8	80	8	00
Kartoffeln . . .	1	10	1	00	0	90

Die Marktkomission.

Durchschnitts-Marktpreise

nach Ermittelung der Königlichen Polizei-Direktion.

Posen, den 19. Mai 1876.

Gegenstand.		pro 100 Kilogramm.							
		schwere Waare. M.	Pf.	mittl. Waare. M.	Pf.	leichte Waare. M	Pf.	Mitte. M.	Pf.
Weizen	höchster . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	niedrigster . .	—	—	—	—	—	—		
Roggen	höchster . .	16	15	15	75	14	75	15	36
	niedrigster . .	16	—	15	—	14	50		
Gerste	höchster . .	15	75	14	75	14	—	14	63
	niedrigster . .	15	—	14	50	13	75		
Hafer	höchster . .	18	80	17	75	17	—	17	63
	niedrigster . .	18	—	17	50	16	75		

Andere Artikel.

		höchster M.	Pf.	niedrigst. M.	Pf.	Mitte. M.	Pf.
Stroh	Richt- pr. 100 Kilog.	8	20	8	—	8	10
	Krumm- do.	—	—	—	—	—	—
Heu . . .	do.	8	20	8	—	8	10
Erbsen . . .	do.	17	30	16	75	17	3
Linsen . . .	do.	—	—	—	—	—	—
Bohnen . . .	do.	—	—	—	—	—	—
Kartoffeln . .	do.	2	10	2	—	2	5
Rindfleisch	pro 1 Kilog.						
von der Keule	do.	1	30	1	10	1	20
Bauchfleisch	do.	1	—	—	80	—	90
Schweinefleisch	do.	1	40	1	20	1	30
Hammelfleisch	do.	1	20	—	80	1	—
Kalbfleisch	do.	1	20	—	80	1	—
Butter	do.	2	10	2	—	2	5
Eier	pro Schock.	2	—	—	—	2	—

Produkten-Börse.

Magdeburg, 17. Mai. Weizen 200—230 M., Roggen 166—183, Gerste 180—215, Hafer 180—195 pro 1000 Kilogr.

Berlin 18. Mai. Die Marktpreise des Kartoffel-Spiritus per 10,000 pCt. (per 100 Liter a 100 pCt.) nach Tralles, frei hier ins Haus geliefert, waren auf hiesigem Platze am

12. Mai	Mark	47,5—47,3	bz. ohne Faß.
13. „	„	48,8—47,6	
15. „	„	47,8	
16. „	„	48,5—48,2	
17. „	„	47,3	
18. „	„	48—48,2	

Die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin.

Bromberg 18. Mai. [Bericht von A. Breidenbach.] Weizen 187—210 Mk. — Roggen 150—155 Mk. — Erbsen, Koch- 176—182, Futter- 158—167 Mk. — Gerste, große 147—166, kleine 147—155 Mk. Hafer 167—182 Mk. (Alles per 1000 Kilo nach Qualität u. Effektivgewicht.)

[Privatbericht.] Spiritus 48 Mk. per 100 Liter à 100 pCt.

Marktpreise in **Breslau** am 18. Mai 1876.

	Pro 100 Kilogramm											
	schwere				mittlere				leichte Waare			
	Höchster. M.	Pf.	Niedrigst. M	Pf.	Höchster. M.	Pf	Niedrigst. M.	Pf.	Höchster. M	Pf.	Niedrigst. M.	Pf.
Weizen, weißer .	19	50	18	60	21	40	20	50	18	30	17	50
dito gelber .	18	60	17	60	20	10	19	10	17	10	16	40
Roggen .	16	80	16	30	15	50	15	—	14	70	14	20
Gerste .	17	—	16	30	15	40	14	60	13	80	13	—
Hafer .	19	40	18	90	18	30	17	60	17	30	16	70
Erbsen .	20	50	19	40	19	—	18	—	17	50	15	80

Rapskuchen unverändert, pro 50 Kilo, schlesische 7,40—7,60 M.
Leinkuchen mehr offerirt, pro 50 Kilo 9,10—9,70 M.
Lupinen leicht verkäuflich, pro 100 Kilo, gelbe 10—11,50 Mk., blaue 10—11,60 Mark.
Thymothé nominell, pro 50 Kilogr. 36—39—42 Mk.
Heu 4,20—4,60 Mk. pro 50 Kilogr.
Roggenstroh 39—40,50 Mk. pro Schock à 600 Kilogr.
Kündigungspreise für den 19. Mai: Roggen 154,00 Mk., Weizen 196 Mk., Gerste —, Hafer 176 Mk., Raps 280 Mk., Rüböl 64,50 Mk., Spiritus 47,30 M. (Br.H.-Bl.)

Danzig, 18. Mai. Getreide-Börse. Wetter: kalt, bei ziemlich klarer Luft. — Wind: N.

Weizen loko fand am heutigen Markte ziemlich rege Frage bei nicht bedeutendem Angebot und wurden 570 Tonnen zu vollen auch nur 1 bis 2 M. per Tonne gegen Dienstag höheren Preisen gehandelt, letzteres besonders für die besseren Gattungen. Bezahlt ist für Sommer- 126 Pfd. 200 M., 129/30, 130 Pfd. 202, 203 M., blauspitzig 129 Pfd. 185 M., bunt 127 Pfd. 210 M., hellfarbig 125/6 Pfd., 126/7 Pfd. 212 M., hellbunt 128 Pfd. 215 M., hochbunt glasig 127/8, 128 9 Pfd. 216 M., 129/30 Pfd. 218 M., 131 Pfd. 219 M. per Tonne. Termine fester gehalten. Mai-Juni 210 M. Br., 209 M. Gd., Juni-Juli 210 M. Br., 209 M. Gd., Juli-August 212 M. bez., August-Septbr. 215 M. Br., Septbr.-Oktbr. 213 M. bez. — Regulirungspreis 208 M.

Roggen loko gefragt und theurer, inländischer brachte 225/6, 126, 127 Pfd. 157½ M., polnischer 120 Pfd. 150 M., 123 Pfd. 152½ M., 124 Pfd. 155 M. per Tonne. Umsatz 100 Tonnen. Termine ohne angebot. — Regulirungspreis 147 M. — Gerste loko große 116 Pfd. zu 163 M. per Tonne verkauft. — Rübsen Termine Septbr.-Oktbr. 290 M. Br. — Spiritus loko wurde zu 49,50 M. verkauft.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 17. Mai Mittags 1,70 Meter.
„ „ 18. „ „ 1,80 „

Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röstel) in Posen.